MOBILITEITSVISIE HOORN 2030

MEER STAD MET MOBILITEIT



VOORWOORD

Pm

CONCEPT

SAMENVATTING

pm

CONCEPT

MOBILITEITSVISIE HOORN 2030

Meer stad met mobiliteit

1	Tijd voor een nieuwe mobiliteitsvisie	5
2	Ambitie: Meer stad worden	6
3	De Opgaven waar Hoorn voor staat	8
4	Visie: meer stad worden door …	12
5	Invulling per gebied, netwerk en vervoermiddel [volgt]	14

CONCEPT

1 TIJD VOOR EEN NIEUWE MOBILITEITSVISIE

Om verschillende redenen is in Hoorn een nieuwe visie gewenst. Allereerst groeit Hoorn en is er sturing nodig. De ambitie is om tot 2030 6.000 woningen te realiseren en richting 2040 nog eens 6.000 extra woningen. Dit heeft gevolgen voor hoe de stad en haar mobiliteit eruit zien. Daarnaast is in het kader van de groeiende stad onlangs de motie '*meer stad worden'* aangenomen door de raad. Verstedelijking en mobiliteit hangen nadrukkelijk samen, daarom is een visie die uitwerking geeft aan het concept 'meer stad worden' gewenst. Zeker omdat er ook op aanpalende beleidsterreinen aan visies gewerkt wordt. Voorbeelden hiervan zijn de hoogbouw- en omgevingsvisie.

Daarbovenop is het oude 'masterplan hoofdinfrastructuur' verlopen. Dit had 2020 als zichtjaar. Ook heeft Hoorn behoefte aan een gespreksdocument om met partners (omliggende gemeenten, de Provincie, het Rijk, ProRail of OV bedrijven) in gesprek te gaan.

Lange termijn, voor alle vervoerswijze

De visie wordt gebruikt om een langjarig perspectief voor mobiliteit te geven. Dit document geeft aan waar naar toe gewerkt wordt. Deze visie kent het zichtjaar 2030 met een doorkijk naar 2040. Het gaat daarom nadrukkelijk over de lange termijn. In deze visie vinden we het belangrijk om alle aspecten van mobiliteit aan bod te laten komen. Van lopen tot de auto, van woon-werk verkeer tot een blokje om.

We leggen daarnaast ook de relatie tussen mobiliteit en andere relevante thema's als economie, wonen, duurzaamheid, gezondheid en veiligheid.

Bewoners, ondernemers en regio hebben input geleverd

Deze visie is tot stand gekomen met inbreng van de inwoners, ondernemers, de regio en de Raad. Via een grote enquête onder inwoners en stakeholders (winkels, horeca, sportvoorzieningen, zorginstellingen, enzovoorts) en gesprekken met belangengroepen zijn knelpunten en voorkeuren aangegeven. Ook is in verschillende fases met partners, zoals omliggende gemeenten, ondernemersverenigingen, OV bedrijven, hulpdiensten en de Provincie gesproken. Tijdens het gehele traject zijn ook Raadsleden meegenomen in de vorming van de voorliggende visie.

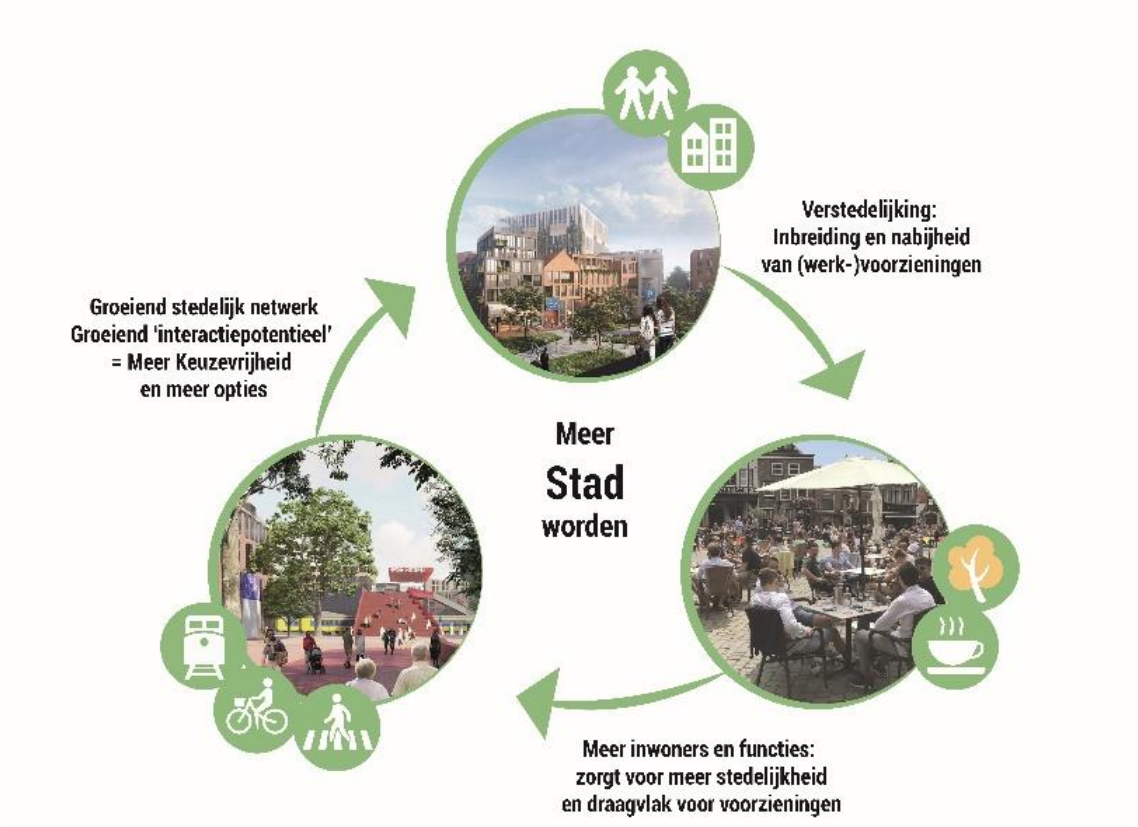
CONCEPT

2 AMBITIE: MEER STAD WORDEN

De gemeenteraad heeft in 2019 het besluit genomen om *meer stad te worden.* Daarnaast is in het collegeakkoord afgesproken om in te zetten op een aantrekkelijke, economische, goed bereikbare, veilige en duurzame stad. In deze visie wordt voor mobiliteit een concrete invulling voor het begrip 'meer stad worden' gegeven.

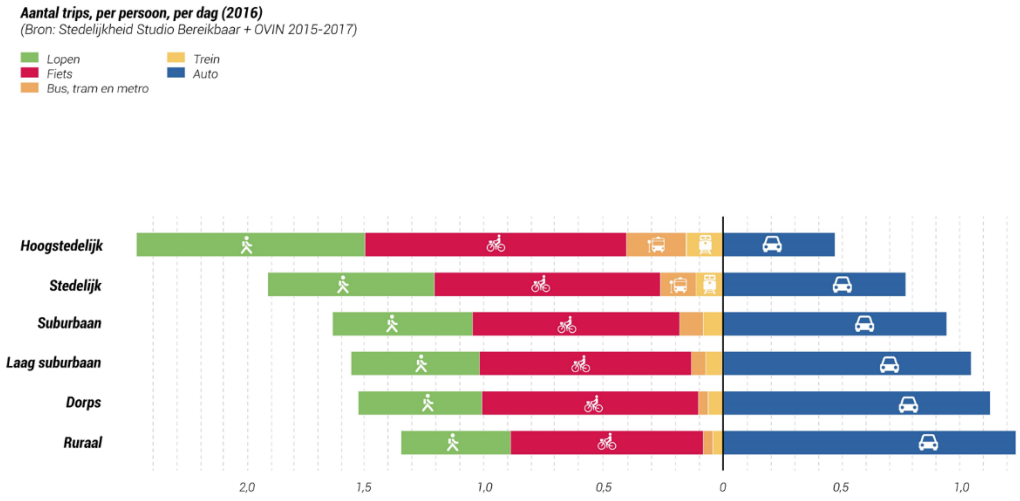
De opgaande cirkel van 'meer stad worden'

Stedelijkheid, nabijheid en verplaatsingsgedrag hebben een sterke relatie. Wanneer meer mensen bij elkaar wonen en deze collectief gebruik kunnen maken van voorzieningen, ontstaat een groter (economisch) draagvlak voor deze diensten en voorzieningen. Afstanden nemen af en draagvlak neemt toe. Inbreiding en meer nabijheid leidt daardoor tot meer functies en bewoners op korte afstand en een groeiend potentieel voor wandelaars, fietsers en OV gebruikers.



FIGUUR 1 MEER STAD WORDEN: VERDICHTING LEIDT TOT MEER DRAAGVLAK VOOR FUNCTIES EN TOT MEER GEBRUIK VAN DE STEDELIJKE VERVOERMIDDELEN OV, FIETS EN LOPEN.

We zien deze opgaande spiraal ook terug in data. In rurale gebieden wordt vaak de auto meer dan 1x per dag gebruikt per persoon, in hoogstedelijke gebieden minder dan een half keer. Meer stad worden gaat dus samen met een verandering in mobiliteitsgedrag. Zoals ook te zien is in Figuur 2. Daarnaast hebben we in andere steden gezien dat groei in inwoners niet parallel hoeft op te lopen met een groei in autoverplaatsingen.



FIGUUR 2 AANTAL VERPLAATSINGEN PER DAG PER PERSON PER STEDELIJKHEIDSKLASSE (OVIN 2015-2017 / CBS BEWERKING STUDIO BEREIKBAAR)

Economie en ontmoeting

De economie, zeker de kenniseconomie, speelt zich steeds meer af in steden en op wandel en fietsafstand van Intercity-knooppunten. De logica hierachter is dat interactie, ontmoeten en cross-overs steeds belangrijker worden. Meer stad worden gaat daarom niet alleen om een stap naar een ander verplaatsingspatroon, ook om nieuwe economische kansen samenhangend aan het verplaatsingspatroon. In de opgaven wordt hier meer stil bij gestaan.

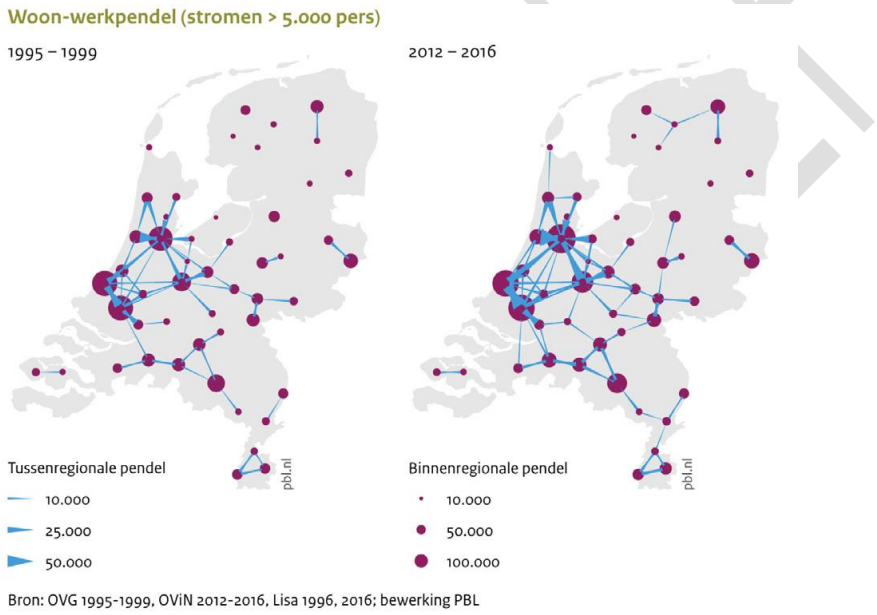
CONCEPT

3 DE OPGAVEN WAAR HOORN VOOR STAAT

Dit hoofdstuk laat de opgaven zien waar Hoorn voor staat. De opgaven hieronder komen van buiten mobiliteit (economie, wonen, groen, verduurzaming, veiligheid). We zien mobiliteit als een middel om deze opgave aan te kunnen pakken.

Met sterke OV-knoop aanhaken binnen Stedelijk Nederland

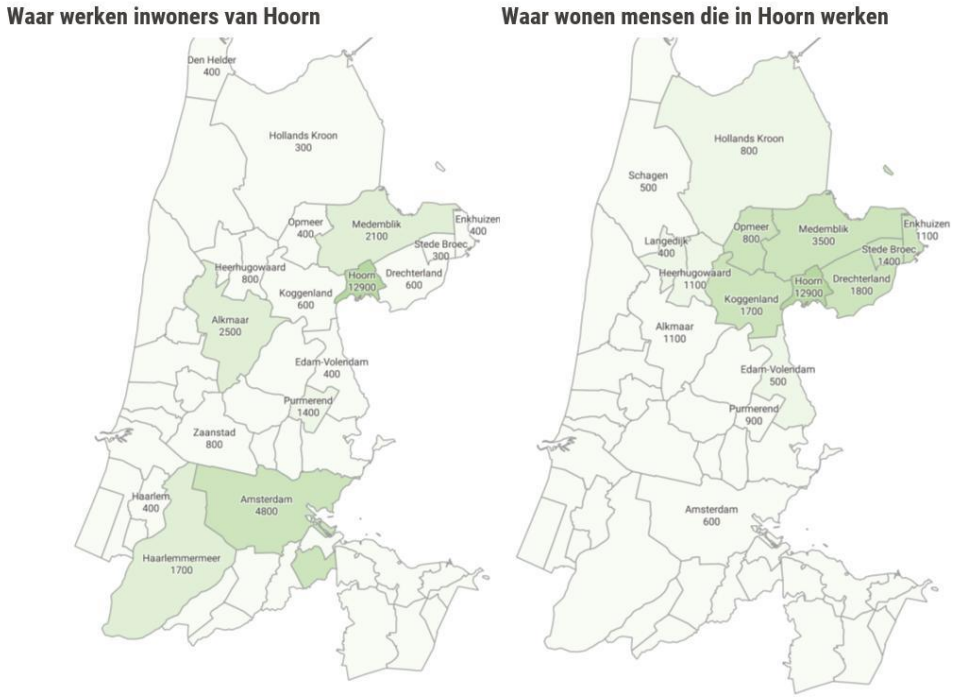
In de afgelopen decennia is er een ruimtelijk economische ontwikkeling zichtbaar van stedelijke agglomeraties (stad met haar ommeland) naar steeds meer geïntegreerde netwerken. We zien dat groei in inwoners, arbeidsplaatsen, maar zeker kennis en inkomen zich concentreren rond de steden. Ook neemt het aantal regionale verplaatsingen relatief gezien af, en het aantal stad-stad verplaatsingen toe. De manier van verplaatsen is ook steeds stedelijker geworden: fiets en trein groeien. De mix ervan, de 'fiets-trein' combinatie, is de snelst groeiende vervoerswijze van de afgelopen 20 jaar[1]. De persoonsgebonden en kennisintensieve economie concentreert zich met name op (wandel- en fietsafstand van) de strategisch bereikbare (IC-)knooppunten in het netwerk.



FIGUUR 3 VAN EEN STAD-OMMELAND SYSTEEM ONTWIKKELDE NEDERLAND ZICH STEEDS MEER NAAR EEN STAD-STAD SYSTEEM.

[1] Maak kennis met de belangrijkste reiziger die nog geen naam had: de treinfietser / Thalia Verkade, Roland Kager, 2017

Hoorn ligt op het scharnierpunt tussen twee Daily Urban Systems[2]: deels is het centrum van de regio West-Friesland, deels een satellietstad van de metropoolregio Amsterdam (MRA). Het succes van Hoorn ligt in een goede balans tussen beide. De grootste uitdaging ligt de komende jaren in het vinden van een goede aansluiting met Stedelijk Nederland en er zelf (sterker) onderdeel van uit te gaan maken.



FIGUUR 4 DE WERKPLEKKEN VAN DE INWONERS VAN HOORN, EN DE WOONPLAATSEN VAN DE WERKNEMERS IN HOORN LATEN GOED ZIEN DAT HOORN OP HET SCHARNIERPUNT TUSSEN AAN DE ENE KANT WEST-FRIESLAND EN AAN DE ANDERE KANT MRA + STEDELIJK NOOR- HOLLAND ZIT.

Hoorn is per spoor via Alkmaar en Amsterdam verbonden met het Stedelijk Nederland. Opvallend hierin is wel dat de tegenstroom beperkt is, dat wil zeggen: meer mensen gaan in de ochtendspits met de trein Hoorn uit dan dat er mensen zijn die Hoorn binnen komen. Ook in het autogebruik is dit goed zichtbaar. In de ochtend rijdt een grote stroom richting de Randstad, in de avond rijdt deze stroom terug. De tegenspits is beperkt.

Volgens het knoop-plaats model (Bertolini 1999) heeft een succesvol knooppunt een sterke netwerkwaarde (knoop) en plaatswaarde. In het kort: Een hoge knoopwaarde is af te meten aan de mate van bereikbaarheid met verschillende modaliteiten, een hoge plaatswaarde is af te meten aan de intensiteit aan bovenlokale functies. De ruimtelijke opgave is hierin gericht op het verdichten van stedelijke activiteit (wonen, werken, beleven, ontmoeten) rondom de stationsknoop in Hoorn. Ook werkgelegenheid vormt daarin een cruciale opgave. De kwaliteit en het innoverend vermogen van MKB is een grote opgave voor de West-Friese regio. Aansluiting van deze arbeidsmarkt bij stedelijke innovatiemilieus is een voorwaarde naar de toekomst om economisch te overleven. Dat vereist een gemengd interactiemilieu in de nabijheid van het IC-station.

[2] Het Daily Urban System is het gebied waar de grootste reisrelaties mee zijn.

Uitbouwen unieke kwaliteit van het centrum

Hoorn heeft met haar historische binnenstad een potentiële en unieke parel in handen binnen Stedelijk Nederland. Met de komst van Poort van Hoorn en het stadsstrand wordt de aantrekkingskracht nog groter. De binnenstad zal dan nog sterker als huiskamer van de gehele West-Friese regio kunnen functioneren. Echter staat tegelijkertijd de verblijfskwaliteit van de binnenstad onder druk. Stilstaande auto's en rijdende auto's delen de schaarse ruimte met lopen, fietsen en verblijven.

De binnenstad is onderdeel van een groter stationsgebied. Hier biedt de snelle verbinding met andere stedelijke knooppunten de kans om voor Hoorn een veelal nieuw stedelijk gemengd woon- en werkaanbod te realiseren waarbij de kwaliteiten van de stad worden gecombineerd met een aansluiting op het stedelijk netwerk van Nederland. Met de Poort van Hoorn wordt hier een eerste stap in gezet.

Toekomstbestendige groeikern in relatie tot vergrijzing

Woonconsumenten baseren hun keuzes steeds vaker op woon- en leefkwaliteiten (bijvoorbeeld de kwaliteit van woningen, woonomgeving, voorzieningen en bereikbaarheid van werk), in plaats van dat ze de beschikbaarheid van woningen centraal stellen in hun keuzes. Bij overaanbod ontstaan problemen in de wijken die het minst aan de vraag voldoen. Hoorn heeft als voormalige groeikern veel woningvoorraad uit de jaren '70 en '80 (Grote Waal, Risdam en Kersenboogerd)[3]. Juist dit zijn potentiële probleemgebieden. Dit heeft te maken met het ontbreken van stedelijkheid en stadsvoorzieningen en de eentonigheid en uniformiteit van de woningen en woonwijken. Zo zijn woonerven, ooit bedacht als groene rustige ontmoetingsplekken, steeds meer parkeervelden geworden. Het risico is dat jonge huishoudens hier wegtrekken. Daarnaast vestigden zich in de jaren zeventig en tachtig veel jonge gezinnen in de wijken. Een groot deel van deze bewoners bereikt de komende jaren de seniorenleeftijd. Dit zorgt voor vergrijzing. De wijken zijn meestal nog op orde, maar ze kunnen in een negatieve spiraal terecht komen.

Daarnaast heeft vergrijzing ook invloed om andere mobiliteitsaspecten. Kwaliteit van looproutes en fietspaden wordt belangrijker, OV stelt andere eisen (bijv. vaak vraagafhankelijk) en woon-werkverkeer krijgt minder nadruk.

Verduurzamen van bedrijventerreinen

Een vergelijkbare opgave als in de jaren '70 en '80 woonwijken speelt er qua voorraad van kantoren en bedrijventerreinen. De afgelopen decennia hebben we een ontwikkeling gezien waarbij vestigingskwaliteit (aantrekkelijke buitenruimte, goede bereikbaarheid, de aanwezigheid van voorzieningen en de nabijheid van een stedelijk interactiemilieu) steeds belangrijker wordt. Dit neemt niet weg dat traditionele bedrijventerreinen als Hoorn80, de Gildeweg, Zwaag (Westfrisia) en Zevenhuis belangrijk blijven. Waakzaamheid is geboden voor het hoog houden van vestigingskwaliteit.

Comfort voor lopen, fiets en OV blijft achter

In Hoorn werd de afgelopen decennia vooral de auto ruim gefaciliteerd. Grote auto-opgaven (A7, Westfrisiaweg N307, omvorming turborotonde) zijn de afgelopen jaren aangepakt of worden binnenkort opgepakt. Comfort voor lopen, fiets en OV blijft achter. Dit is een zwakte in de aansluiting met Stedelijk Nederland dat zich steeds meer laat vormen langs lijnen van trein+fiets. Overigens ontbreekt het bij het fietspaden niet zo zeer aan functionaliteit maar vooral aan kwaliteit en comfort.

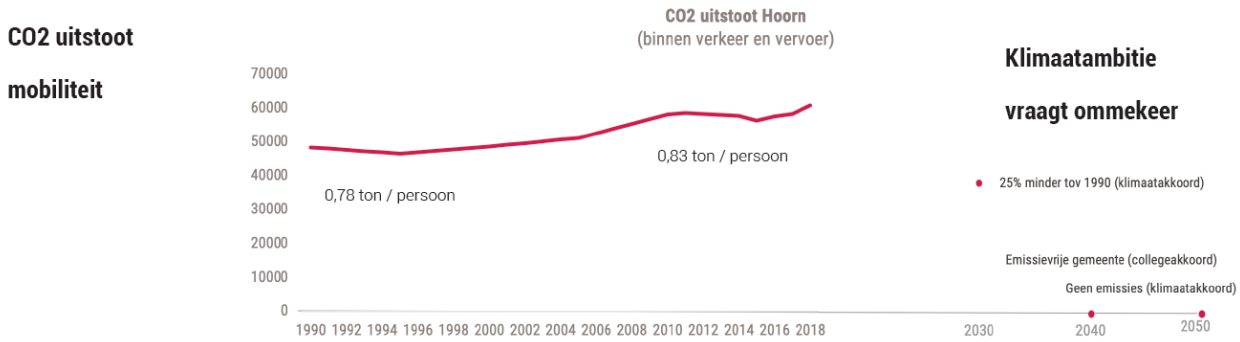
[3] Omgevingsvisie Hoorn, 2011

CONCEPT

Verbeteren van de veiligheid en het verduurzamen van mobiliteit

Veiligheid, duurzaamheid, en gezondheid zijn steeds belangrijker. Voor duurzaamheid zijn deze doelen het meest concreet gemaakt: Hoorn ambieert om klimaatneutraal te zijn in 2040. Dit vraagt een forse ommekeer van de stijging die de afgelopen 30 jaar te zien was. Dit kan door (op volgorde van meeste, naar minste impact):

1. Minder verplaatsingen te maken (thuiswerken).
2. Een ander vervoermiddel te gebruiken (fiets, lopen, ov in plaats van de auto).
3. Schonere verplaatsingen te maken (fossiel aangedreven voertuigen voor elektrische te vervangen).



Ook voor verkeersveiligheid ligt er een opgave. De afgelopen jaren stijgt het aantal ongevallen. Bij 74% van alle ongevallen is een fietser, voetganger of bromfietser het slachtoffer[4]. Kansen liggen hier bij minder autogebruik, veilig oversteken en lagere snelheden voor automobilisten.

Verder wordt gezondheid een steeds belangrijker thema. Zo stijgt bijvoorbeeld het aantal mensen met overgewicht en daaraan gerelateerde problemen. Meer fietsen en lopen zorgt voor een gezondere stad. Zowel voor de fietser en wandelaar zelf, als voor anderen. Het zijn vervoersmiddelen zonder uitstoot, die schadelijk kan zijn voor longen van andere.

Keuzes op cruciale punten

Naast deze opgave is er behoefte om keuzes te maken op een aantal cruciale punten. Dit zijn:

1. de kruising van het Keern met het spoor en de Provincialeweg,
2. de dorpslinten,
3. de verkeerscirculatie van de binnenstad
4. de overige fiets-loopkruisingen met de Provincialeweg.

[4] BLIQ rapportage verkeersveiligheid Hoorn 2019.

4 VISIE: MEER STAD WORDEN DOOR …

Meer stad worden we niet zomaar. Het is niet iets wat komt aanwaaien, maar waar op gestuurd moet worden. Mobiliteit kan daar sterk aan bijdragen. Op basis van de analyse en de opgave komen we met 7 punten waardoor mobiliteit kan bijdragen om *meer stad* te worden.

1. *Kwaliteit toevoegen voor lopen, fiets en OV*
   We zetten in op een kwaliteitsverbetering voor lopen, fiets en het OV. In wijken maken we bredere stoepen en verwijderen we obstakels. Focuspunten zijn de stationsomgeving, binnenstad en wijkcentra. Voor de fiets worden ontbrekende schakels aangelegd en wordt ingezet op kwaliteit van continue herkenbare lijnen. Vanuit het huidige gemengde stads- en streekbussen zetten we kwaliteit voor de OV-reiziger voorop en werken we toe naar een systeem met snelle streekbussen die in Hoorn de belangrijkste haltes aan doen en een basis-ringlijn in de stad.
2. *Vervoerwijze afhankelijk van het schaalniveau van de reis:*
   In de binnenstad, in de woonbuurten en naar de wijkcentra staat lopen voorop. Binnen Hoorn wordt waar mogelijk gereisd met de fiets of het OV. Naar stedelijk Noord-Holland en de MRA is de trein het belangrijkste vervoersmiddel. Waar OV(+fiets)-bereikbaarheid onvoldoende is speelt de auto een belangrijke rol. We zorgen ervoor dat de optie van de voorkeur het aantrekkelijkst is.
3. *Een sterke stedelijke knoop rondom binnenstad en station*
   Het stationsgebied is het gebied waar Hoorn het beste verbonden is op het Stedelijk Nederland en waar de uitbouw van een kennisintensieve economie het meest kansrijk is. Op wandel- en fietsafstand van IC-knoop Hoorn wordt ingezet op een onderscheidende stedelijke kwaliteit met een mix van wonen en werken, stedelijke verblijfskwaliteit en met voorrang en ruim baan voor verblijven, fiets en wandelaar. We zorgen voor overstappunten aan de rand van de binnenstad van auto en OV op fiets of lopen.
4. *De wijken buiten de stedelijke knoop hebben een onderscheidende woonkwaliteit dankzij de nabijheid van zowel het stedelijke kerngebied als het groene landschap.*
   Wonen in het groen wordt hier gemengd met uitstekende fietsbereikbaarheid, voorzieningen relatief nabij en voldoende ruimte voor de auto.
5. Gebiedsontwikkeling als vliegwiel voor routekwaliteit en innovaties
   Door de locatie van nieuwe woningen slim te combineren met de mobiliteitsopgaven kunnen de woningbouwtoevoegingen dienen als vliegwiel voor meer comfort in het OV+fiets+wandelnetwerk. Voor een fiets- en wandelvriendelijke omgeving is beleving op ooghoogte een cruciaal thema (op cruciale locaties vraagt dat om verblijfskwaliteit en levendige plinten). In de nieuwe buurten staat comfort voor langzaam verkeer voorop, zo staat de fiets dichterbij geparkeerd dan de auto. Ook zien we gebiedsontwikkelingsprojecten als vliegwiel voor innovaties. Bijvoorbeeld voor deelvervoer. Dit kunnen auto's zijn, maar ook bijvoorbeeld elektrische (bak)fietsen.
6. *Een veilige stad voor elke verplaatsing*
   We maken Hoorn veiliger door bij gemengd verkeer voor 30 km/u te kiezen en door grote bussen van gemende wegen af te halen. De ruimtebeschikbaarheid wordt maatgevend in de mogelijkheden die een bepaalde straat biedt voor verkeersafwikkeling. Het terugbrengen van de snelheid zal maatwerk zijn per straat. Hiervoor zal afgestemd worden met hulpdiensten, OV bedrijven en bewoners.

CONCEPT

7. *Verduurzaming van de automobiliteit: laden en delen*
   We leggen prioriteit bij het reizen met een ander vervoermiddel dan de auto. Toch zien we dat de auto belangrijk blijft voor Hoorn, zeker voor verplaatsingen naar de regio. Om de negatieve effecten van de auto te verminderen wordt de auto duurzaam en waar mogelijk gedeeld. Er zullen laadpalen bijgeplaatst worden in wijken en proeven starten met deelmobiliteit en parkeerclusters (om verblijfs- en speelkwaliteit van de jaren '70 en '80 erven te vergroten).



FIGUUR 5 MEER STAD WORDEN GAAT NIET ZO MAAR, DAT VRAAGT OM VERBETERING VAN KWALITEIT IN DE BUITENRUIMTE EN MEER AANDACHT VOOR KWALITEIT VAN LOPEN, FIETS EN OV.

5 INVULLING PER GEBIED, NETWERK EN VERVOERMIDDEL [VOLGT]

Volgt na consulterende themasessie in de raad op 30 maart

CONCEPT

CONCEPT